



CUADERNOS DEL MONAREFA

N° 4

ACCIDENTOLOGIA FERROVIARIA

Por Juan Carlos Cena *

8 de septiembre del 2020

Informe anterior ver:

<http://monarefa.com.ar.villacrespomibarrío.com.ar/informes%20oinvestigaciones/accidentologia.htm>

Descarrilamientos otra vez, y van...

"A veces me pregunto si el mundo está siendo gobernado por personas inteligentes que nos están embromando, o por imbéciles que hablan en serio".
Mark Twain

TERRAPLENADO

Ya por enero del 2015, nos expresábamos desde el **Monarefa** sobre los descarrilamientos. Reproducimos sintéticamente esa nota que abarca a tantas otras para no ser repetitivos. Nos dirigíamos a Jaime, Randazzo, pero pueden ser Dietrich, o el actual Ministro, todos ignorantes de la cuestión ferroviaria:

Decíamos: *"Sobre las obras realizadas para la renovación de vías no se han observado las normas sobre el Estudio del Terreno de Fundación y Determinación de Resistencia. Esto se puede conocer consultando la Primera Parte - Capítulo: Sondeo, Reconocimiento del Terreno – Perfil geológico del terreno, página 4. En su parte Generalidades, el reglamento Técnico Operativo - RITO, nos da la pauta precisa:*

Es elemental el concepto de que en cualquier obra, el cimiento - fundamento, tipo y proyecto en cualquier obra, debe hacerse en función de la naturaleza y formación del subsuelo. Por lo tanto, es necesario conocer el subsuelo.

Para conocimiento de Randazzo en ese momento y los que continuaron ejerciendo funciones en esa área, también se llama: **Estudio de suelo**.

Fuente: Libro Estudio de Terreno de Fundación y Determinación de sus Resistencia – Ferrocarriles del Estado.

En la autodenominada Revolución Ferroviaria, informamos, como colaboración, que en las obras para los recambios de vías no se realizó ningún estudio de suelo. En el caso de este subsuelo, corresponde al de la Pampa húmeda.(¿Cómo es) Es poroso, de humus blando, se mueve, más si no se hicieron antes apisonamientos y sondeos antes de renovar las vías para comprobar su consistencia y fijación. En caso de que el

terraplenado este rodeado de lagunas, arroyos, el balastamiento (colocar piedras acuñando y fijando el terraplén) debe ser realizado de acuerdo a las normas establecidas con precaución y esmero, entre otras prevenciones que fijen el suelo.

Vamos a un caso de gran resonancia y que quedó en una narración falaz... Cuando denunciemos la inviabilidad del Tren Bala fue porque nunca vimos la traza por donde iba a transitar ese veloz convoy. Menos hacer los estudios de suelo antes de diseñar los peraltes, curvas, rectas, cruces, señales y así. Debemos decir que teníamos razón. Esta invisibilidad del proyecto determinó la no realización de los estudios de suelos, que aquella obra faraónica requería. La invisibilidad determinaba que no tenía viabilidad... Soportamos todo tipo de críticas malignas... los que nos atacaron se deben haber sumergido en algún humus de la pampa húmeda...

El accidente de marras, el del 30 de diciembre pasado del 2014, a las diez de la mañana, que descarriló en el paso a nivel de la calle Pueyrredón, entre Morón y Haedo por parte de una formación que integra la nueva flota de trenes chinos, y que se dirigía desde Moreno hacia estación Once debemos afirmar que los más afectados fueron los pasajeros de los últimos coches con el resultado de 10 heridos leves.

Luego se realizó la evacuación de toda la formación, los pasajeros pudieron salir caminando por las vías con ayuda de los trabajadores. Este descarrilamiento es el resultado del mal estado de las vías y de las "agujas" (cambios de vías) que no corresponden a ese cambio. Es la muestra cabal de la falta de idoneidad de la empresa que lo realizó.

Antes que se produjera el denominado descarrilo estaban trabajando obreros de vía y obras, realizaban tareas planificadas en forma anticipada por orden de la Jefatura. Por lo tanto, debían notificar a quien corresponda que ese día y a esa hora los trenes debían circular con velocidad restringida, de precaución o por vía contraria coordinando sus cruces en caso de emergencia, o no circular.

EL RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo) dice en su artículo Art. N° 457, cuyo Título es: Ocupación de una vía sección de bloqueo departamento de Vía y Obras para reparaciones, modificaciones, no se puede ni se debe trabajar en las vías con trenes circulando. Estos trabajos se deben realizar de noche cuando no circulan trenes. Del mismo modo, el control y mantenimiento de las unidades que circulan se deben hacer de noche. Solo de día se deben realizar las reparaciones parciales o de rutina.

Desde el **MONAREFA** venimos denunciando en forma sistemática: Las Anormalidades Normales del señor Randazzo, de los anteriores funcionarios y de los presentes. Se adquirieron trenes a China. Enviaron a cualquiera a comprar, o lo hicieron por catálogos. Lo mismo pasó en subterráneos de Buenos Aires. Se invirtió una millonada de dinero en modificar los andenes. Las formaciones adquiridas en China están fuera de "galibo". *Galibo* (medida) es el talle de la infraestructura ferroviaria (andenes, puentes, túneles, alcantarillas, etc.).

Nunca, en todos los proyectos anunciados por el gobierno, fueron citados los especialistas, en este caso, del transporte ferroviario. Nunca, los sindicatos reclamaron por estas ausencias. Sí, acomodaron a sus representantes en altos cargos, eso sí, de conocimiento nulo...

Ambos, gobierno y sindicatos han despreciado el conocimiento acumulado de más 150 años de sus técnicos. A eso hay que agregarle la indiferencia de la dirigencia política.

En los países capitalistas centrales cuidaron siempre de esa sapiencia que da la experiencia. El caso más notable es el de la **RENFE - Ferrocarriles Españoles**. Los técnicos e idóneos que transformaron y revolucionaron el sistema ferroviario español, desde los tiempos de Felipe González, pasando por José María Aznar, José Luis Zapatero y el gobierno del conservador Mariano Rajoy... nunca los cambiaron.

Pero, les llegó la jubilación, los jubilaron. Ante esta situación el Gobierno los invitó a que continuaran y transfirieran todo lo que sabían a los que los iban a reemplazar. *Sigan concurriendo a colaborar*, les propusieron. El Estado Español armó una Fundación sobre Ferrocarriles. Se instalaron los técnicos en ella, y volcaron su conocimiento en sus reemplazantes

Esta es una enseñanza, el Estado español no podía darse el lujo de dilapidar el conocimiento. Los españoles actuaron como las comunidades originarias de nuestro continente, donde el Consejo de Ancianos era el órgano responsable de transmitir la historia y las sabidurías de la etnia. Acá se los ignora. O como dijo Florencio Randazzo, no hay técnicos en la Argentina...

El MONAREFA editó un libro titulado **Ferrocarriles Argentinos, Destrucción Recuperación**, trabajaron en ese proyecto más de 20 técnicos ferroviarios, y otro número de especialistas no ferroviarios convocados por nosotros para que aporten su conocimiento, de todas las zonas del país. Es una demostración concreta de que los técnicos viven. La diferencia, entre este nimio cambio de trencitos, es que en España

los preservaron para realizar un verdadero cambio en el ferrocarril español. Acá se dilapida el conocimiento, y encima van a España a decir que no hay técnicos en Argentina (tenemos el video).

CONGRESOS FERROVIARIOS

A tanto menosprecio respondimos con el Primer Congreso Ferroviario realizado en la Ciudad de Tucumán el 31 de octubre y 1º de noviembre del 2014; el encuentro de los Autoconvocados el 15 de noviembre del 2014 en Buenos Aires. Ambos eventos mostraron, entre otros, dos aspectos sustanciales: capacitación y unidad en la acción.

Luego repetimos otro encuentro en la Ciudad de San Cristóbal provincia de Santa Fe, con la consigna *El Ferrocarril es Futuro* y el último en la Ciudad de Córdoba. Los técnicos e idóneos publicamos todas nuestros trabajos y ponencias. Ningún gobierno se hizo eco, hasta la fecha, en este 2020.

Es nuestra responsabilidad, la de los técnicos y especialistas ferroviarios, la de seguir transmitiendo los conocimientos adquiridos... es una obligación patriótica.

Todas las diatribas y acusaciones del exministro sirven para decir, como lo hace este gobierno desde el inicio,... que los responsables de los errores son otros, menos ellos.

Es una conducta que emana desde arriba...

Vigilar y castigar de Foucault nos ayuda a entender a quienes se vigila y a quienes se castiga...

Terminamos con Scalabrini Ortiz: *Reconquistar el dominio político y económico de nuestra propia tierra es nuestro deber para con nosotros mismos, para nuestros hijos y para los hijos de nuestros hijos. No es una acción fácil pero tampoco es una acción inabordable. Los revolucionarios de 1810, de donde provenimos, nos dieron el ejemplo de que nada resiste la voluntad del hombre puesta al servicio de una gran causa. De nosotros depende su realización. No esperemos que otros hagan lo que*

nosotros no somos capaces de hacer. Los gobiernos no pueden realizar sino aquello que los pueblos saben pedir con autoridad y con firmeza.

ANEXO

EL RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo)

Autoridades, ministros, políticos, les comunicamos que el **RITO** es un libro de tapas verdes donde están las normas de comportamiento técnico operativo en forma integral del ferrocarril, para conocimiento y obrar en consecuencia todos los ferroviarios. La primera edición fue en 1932. Es más que un Manual de Procedimientos. Es un elemento de control y de aplicación de las normas que el mismo establece. ¿Se entendió? El mismo se venía actualizando periódicamente de acuerdo al desarrollo tecnológico. Tiene fuerza de ley. Sugerimos, de buen talante, que así como ustedes se sacan fotos con los trenes en pleno desembarque en el puerto o en las playas, se fotografíen leyendo el RITO, sería muy buena para la campaña electoral.

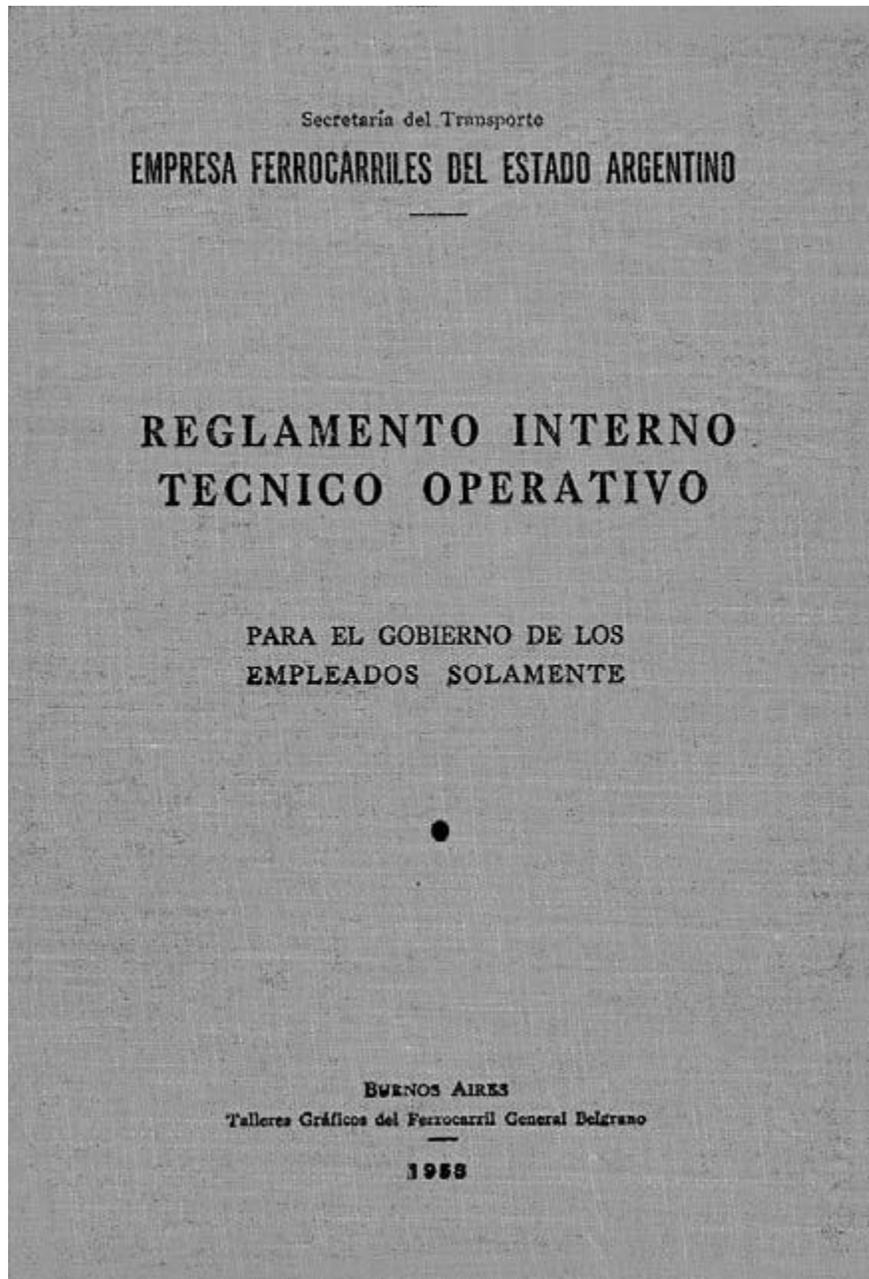
Entre otras cosas les recomiendo, para este caso, enunciado en su elocución, estudiar el Art. N° 457 del RITO, cuyo Título: ***Ocupación de una vía sección de bloqueo departamento de Vía y Obras para reparaciones, modificaciones, etc.***

Cuando los ferrocarriles fueron concesionados (no privatizados, como en tiempo de los ingleses) se abandonó la aplicación del RITO por parte de los concesionarios. Por supuesto, tampoco se actualizó, no lo iban a utilizar. Las autoridades de aplicación del RITO, que debían hacerlo no lo

hicieron como la CNRT, Secretaria de Transporte, entre otras dependencias de control. Todos los gobiernos se llamaron a silencio.

Debe ser por la genética menemista... Desde esos tiempos da comienzo el auge de los accidentes ferroviarios. Del mismo modo, los sindicatos, escondieron el RITO, se llamaron a un silencio cómplice hasta en la actualidad... todos sin excepción.

Si se hubiera aplicado el RITO, desde los depósitos de alistamiento y mantenimiento continuando por vías y señales, como era rutina, no hubiera ocurrido el Crimen de Once. Siempre digo: ***Si una tragedia es anunciada y no se toman medidas precautorias, se convierte en un crimen. Este fue un crimen anunciado, ¿lo van a negar ex ministro Randazzo?***



Lo que debemos señalar es que al destruir el sistema ferroviario se desarticularon sus gerencias como la de Vías y Obras, y sus obradores de vías, la planta de creosotado de durmientes en Rosario, los talleres de rectificación y reparación de rieles en Los Hornos – La Plata.

La Gerencia de Vías y Obras era la responsable de la instalación y conservación de vías de acuerdo a las normas técnicas.

Todos sus técnicos migraron a diferentes países requeridos por su idoneidad y eficiencia.

Esta política de destrucción de **Ferrocarriles Argentinos** tuvo continuidad con todos los gobiernos hasta la fecha.

En este breve repaso histórico – técnico, es necesario explicar también, muy brevemente, como era esto de las señales ferroviarias, como se custodiaba el tren y cómo se debía prevenir la falla humana, y la otra: esa que puede arribar, no por desidia sino por falla Técnica. Nos vamos a remontar al tiempo de los colonialistas ingleses, (desde esos tiempos está el RITO) esos que a empresarios y políticos de toda estirpe les gusta recordar:

"La sabia ley ferroviaria, que fue dictada por el Congreso Nacional, en la época en que los ferrocarriles todavía eran ingleses, determina que los trenes deben ser protegidos por un doble recubrimiento de señales".

Este protocolo de seguridad dice: deben haber dos señales que indiquen el peligro entre dos trenes, esta normativa fue la que garantizó por años que no hubiese accidentes o choques como los que hoy presenciamos, no frontales sino desde atrás, como en las inmediaciones del barrio de Palermo, en la CABA.

Fuente: Anormalidades Normales del Señor Randazzo – vigilar y castigar – de mi autoría - – MONAREFA 7 de julio del 2013.

ACCIDENTOLOGIA FERROVIARIA SUS CAUSALES

La colonización fabrica colonizados

Del mismo modo que fabrica colonizadores...

Es sabido que la ideología de una clase dirigente se hace adoptar en gran medida por las clases dirigidas.

Albert Memmi Retrato del Colonizado.

Cada día son más frecuentes los accidentes ferroviarios: como los descarrilamientos por aflojamiento de vías, terraplenado mal configurado, es decir, una falta total de mantenimiento en los terraplenes, ausencia de balasto o flojo, el exceso de peso por eje en los vagones de cargas descalzando los enclavamientos. Es decir, todo esto ocurre por la falta de control y prevención por parte de las autoridades ferroviarias actuales y por la ausencia de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte) que tiene la obligación de controlar los diferentes modos de transporte. Su ausencia o negligencia o falta de responsabilidad frente a tus tareas específicas, no registra esos excesos que inciden en el rompimiento de elásticos o resortes de suspensión o rotura de eje, aflojamiento, de vías, puentes o alcantarillas, o rompimiento de cambios de vías, entre otros accidentes.

La falta de control tiene que ver que los vehículos remolcados o tractivos y toda la infraestructura ferroviaria es concesionada, no es de propiedad del usuario, no la cuidan, no les interesa, encima reciben un subsidio, todo un negocio. Los **Ferrocarriles Argentinos** son propiedad de la Nación, administrado por un Estado que responde a los intereses particulares de los concesionarios.

Los concesionarios no controlan la conservación y puesta a punto de vías, cambios, balastamiento, señalamiento, y envejecimiento del

material y su conservación integral. El mejor ejemplo es el Crimen de Once, no se puede llamar accidente o desgracia cuando existe el lucro y la codicia de los funcionarios y dirigentes gremiales.

La sinuosidad de las vías por efectos del calor es otra de las anomalías. Estas ondulaciones antes no ocurrían cuando los ferrocarriles no estaban concesionados. El departamento de Vía y Obras era el responsable de tener en cuenta los cambios de temperatura, es decir, la dilatación por el calor y la contracción en invierno como así los puentes por aflojamiento de remaches entre otros fenómenos...

Debemos preguntarnos como hacen los ferrocarriles rusos con el ferrocarril transiberiano, o ¿los ferrocarriles canadienses? Que sufren procesos de cambios bruscos de temperatura. O en el Tren a las Nubes, es decir el ramal C.14 de Salta a Socompa, o el cruce de Mendoza al Puente del Inca Chile.

La verdad verdadera es que los concesionarios no invierten en mantenimiento preventivo y no tienen una política de preservación, renovación y conservación de la infraestructura ferroviaria. Además no cuentan con los técnicos con esa idoneidad. Los expulsaron. **Nunca los han convocados. Los más jóvenes emigraron y los contrataron en otros países. Los más grandes quedaron en Argentina... con toda su sabiduría acumulada... esperando la reconstrucción de los ferrocarriles... seguiremos esperando...**

Todos los gobiernos, por poner una fecha, desde Menem hasta el actual administrador del Estado Nacional, no han fijado una política de Estado para recuperar los ferrocarriles, al contrario, han beneficiado

descaradamente al auto transporte automotor, aunque se encarezca la mercancía transportada por ese modo, y la accidentología haya aumentado pasando a la siniestralidad, registrando 22 a 26 muertes diarias por accidentes en las rutas... o puede haber disminuido por la pandemia Covid 19, pero nada más que eso...

En todos los países desarrollados de mundo se ha privilegiado al transporte ferroviario, teniendo en cuenta que *"la mercancía recién toma su verdadero valor cuando interviene el transporte"* Por esa razón liminar los administradores de esos Estados, ha elegido al sistema ferroviario.

En Argentina, la diferencia de fletes entre el camión y el ferrocarril es del 45% a 50%, diferencia que la abona el consumidor final.

Sin entrar en el tema de la accidentología, En nuestro país después de la anulación del ferrocarril, repetimos, se registran un promedio de 23 muertes diarias.

EL DENOMINADO ACCIDENTE DE ONCE ES LA TERCERA TRAGEDIA FERROVIARIA MÁS GRANDE

Quando un accidente se produce y ha sido alertado con anticipación y con fundamentos suficientes para alertar que va a suceder deja de ser un accidente y se transforma en un CRIMEN. Juan Carlos Cena

ACCIDENTES ANTES DE LA TRAGEDIA DE ONCE EL FERROCARRIL Y LA ZOZOBRA DE VIAJAR

3 de mayo del 2005.- El escenario fue la estación Castelar, donde pasajeros indignados quemaron cuatro vagones, luego que el servicio quedara interrumpido por un accidente en el que había muerto un cartonero.

1° de noviembre de 2005.- Uno de los más graves. Tras parar varias veces entre Castelar y Morón, un tren de TBA que iba con mucha demora causó la ira de los pasajeros en Haedo. Durante cinco horas, 15 vagones fueron incendiados, 87 personas quedaron detenidas y 21 heridas. La estación quedó destrozada y hubo saqueos en comercios de la zona.

4 de abril de 2006.- Un tren parado entre Ramos Mejía y Haedo provocó la ira de los usuarios que apedrearon los vagones. Un maquinista y un pasajero heridos.

20 de noviembre de 2006.- Tres vagones del ex Roca fueron quemados en Constitución, tras demoras por un paro

23 de marzo de 2007.- Pasajeros de un tren que se detuvo a 200 metros de Ramos Mejía pararon a pedradas a otra formación. Un maquinista sufrió heridas.

16 de mayo de 2007.- Constitución. La furia de los pasajeros por la suspensión de servicios a Glew y Ezeiza -un tren varado- causó destrozos, vidrios rotos e incendios y se enfrentó a la Policía a pedradas limpias y golpes: 25 heridos y 16 detenidos.

En los últimos años se quemaron aproximadamente 22 vagones, a los que hay que sumar los 8 de Estación Castelar.

Fuente. Ferrocarriles Argentinos, Destrucción Reconstrucción edición
MONAREFA- Trabajo realizado por Paola Setticase

ANTES, COMO SE REPARABAN LOS RIELES

SECCION RECUPERACION Y REPARACION DE RIELES

Talleres ferroviarios, con destinos paralelos como los rieles. Uno, el de **La Plata-Los Hornos**, taller con tecnología de punta para la reparación integral de rieles, cambios y estructuras, todo computarizado. Moderno, instalado, allá, pasando la década de los sesenta.

Rectificadora y alineadora de rieles controlada en forma computarizada



RIELES, CAMBIOS AGUJAS, ECLISAS, se reparaban en talleres llamados de cambios y estructuras que dependían de la gerencia de vías y obras que estaban instalados en todo el país.



Vías del Ferrocarril Sarmiento –Estado actual

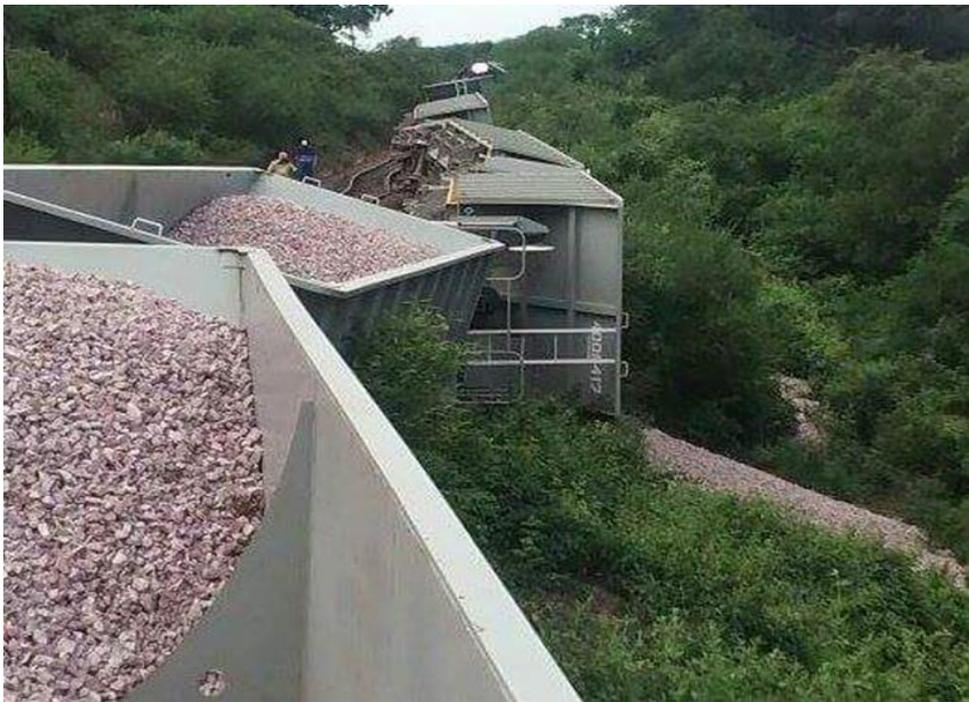


HOY, EL ABANDONO
Balasto flojos (piedras), falta de durmientes, mal
enclavamientos, falta de control





Presten atención al estado de las vías y durmientes corroídos



La carga excesiva está presente en la historia de los accidentes ferroviarios



Descarrilamiento – Vías sin balasto (piedras)



Accidentes en Tucumán – vías flojas – falta de mantenimiento





Descarrilamiento F.C. Urquiza – ALL concesionario brasileiro



**Descarrilamiento F.C. Roca B. Blanca –
Concesionario brasilero Correa Camargo**







Descarrilamiento Villa Elisa



Descarrilamiento Salta, vías sin balasto







Accidente Ferro Central



F.C Urquiza ALL Empresa Brasileira



FOTO: PERSONAL DE A.L.L...

Descarrilamiento FC. Urquiza ALL



Descarrilamiento tren bobinero – La Plata



Descarrilamiento F.C. Urquiza – Concesionario ALL - brasileiro



Abandono por parte de ALL F.C. Urquiza



Sin recoger los vagones – concesionario ALL

PABLO SALGADO.- 18-1-09.-



Tragedia de Once: la tercera tragedia más grande ocurrida el 22 de febrero del 2012



Accidente Retiro – Mitre



Accidente TBA Retiro



Accidente TBA - Retiro



Descarrilamiento Tren a Mar del Plata



Hundimiento puente en Pichanal





El viernes 7 de diciembre del 2014, a las 10:50 horas, colapsó la estructura metálica en dos de los tramos del puente ferroviario de 300 metros que la Línea Belgrano atraviesa sobre el río Colorado, Salta. La falta de mantenimiento en la estructura del puente y sus bases son notables. Siempre, en todos los puentes del ferrocarril se realizaba un mantenimiento preventivo, en verano por contracción del material en invierno o dilatación verano.

Un tren del Belgrano Cargas con 2347 toneladas de soja y que se desplazaba desde la ciudad de Santa Fe a Timbúes, descarriló.

Por la mañana sobre el arroyo Colastiné, cerca de la ciudad de Coronda, una zona donde se estaban realizando obras de renovación de vías.

Fuente: Andenes de la Desolación – autor Juan Carlos Cena











Descarrilamiento en Justo Darac f.C. San Martín





Fuente: Los andenes de la desolación

Los accidentes continúan sin cesar....







**Otro descarrilamiento en el ramal C12 línea Belgrano entre
Monte Quemado y Urutaú**



Descarrilamiento Trenes Argentinos Cargas / Línea San Martín















**EL ÚLTIMO DESACRRIALIENTO ANTES DE LA PUBLICACION
EL TITULO SERIA: LOS DESCARRILAMIENTO QURE NO CESAN**

**Este descarrilamiento corresponde al N.C.A, cuyo concesionario
de la línea Mitre carga corresponde a la Aceitera General Deheza**













A través de las fotos podemos inferir la falta de mantenimiento en la conservación del terraplénado, falta de balasto (piedras-balasto)

Fuentes: Andenes de la Desolación, MONAREFA y fuentes propias.

Fotos: MONAREFA, Crónica Ferroviaria, Trabajadores de ALL y otros medios.

Decimos: los accidentes continúan y continuaran. ¿Se imaginan si circularan los trenes de pasajeros? Por eso repetimos:

Si una tragedia es anunciada y no se toman medidas precautorias, se convierte en un crimen.

***Juan Carlos Cena: *Miembro fundador del MONAREFA. Autor de numerosos libros, ensayos, investigaciones sobre el Transporte en general, el Ferrocarril en particular y del Movimiento Obrero, entre ellos: EL FERROCIDIO 1° y 2° edición- agotados / FERROCARRILES ARGENTINOS DESTRUCCIÓN RECUPERACIÓN**

Docente y Secretario General del Personal Técnico de Dirección de Ferrocarriles Argentinos – 1984 – 1989.

DERECHOS DE AUTOR

Villa Crespo Digital / Elena Luz González Bazán / Padilla 736 / Derechos de autor 2002 - 2020 /

Correo electrónico: correo electrónico: noticias@villacrespomibarrío.com.ar /

info@villacrespomibarrío.com.ar REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL:

39824156-2018 -2019 / RE-2019-65409607 / RE 2020 47771227

Latitud Periódico / Elena Luz González Bazán / Padilla 73 6 Derechos de autor 2009 - 2020 /

Correo electrónico: noticias@latitudperiodico.com.ar /REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD

INTELECTUAL: 39820920-2019 / RE-2019-65405843 / RE 2020 47767344

SE PUEDE REPRODUCIR LA INFORMACIÓN CITANDO LA FUENTE.